

# 中東情勢問題により露見した車体整備業界のリスクと課題

## 米・イスラエルによる イラン攻撃に端を発した 「令和のオイルショック」

2月28日、「令和のオイルショック」はこの日から始まった。

イスラエルがイラン本土への攻撃を発表、同時にアメリカも対イラン軍事攻撃を開始した。国際原油価格は即座に跳ね上がり、国内の化学メーカーの間では、塗料やシンナーの原資となるナフサ在庫の枯渇リスクが浮上した。

両国の衝突は加速し、イランの最高指導者や軍高官が相次いで殺害される事態に発展する。反撃に出たイラン軍は3月4日、世界の石油輸送の要衝・ホルムズ海峡の商船通航制限、すなわち事実上の封鎖を断行。これにより原油・液化天然ガス（LNG）の海上輸送はストップし、世界的な国際物流の停滞とエネルギー危機が表面化した。

この未曾有のパニックに対し、日本政府も動き出す。経済産業省及び国土交通省は開戦直後から化学メーカーや関係団体への影響調査に着手。3月14日には、「燃料油・潤滑油や石油製品の供給に関する情報提供」の受付窓口を開設し、経済産業省を中心に各省庁及び関係団体と連携し、情報を一元管理するスキームを整えた。車体整備業界においても、国土交通省が整備事業者向けに設けた情報提供窓口へ数々の意見、要望が寄せられた。

中東情勢においては戦火がさらに拡大し、3月下旬にはイスラエル軍によ

るイランの核施設・重工業施設への爆撃や、イランによるミサイル反撃、親イラン派組織の参戦など中東全域を巻き込む事態となった。それに伴い、国内では塗料の原材料であるトルエンやキシレン、各種溶剤の争奪戦が激化。4月に入ると米・イラン間の暫定停戦がわずか4日で決裂し、ホルムズ海峡の逆封鎖が常態化した。ナフサ供給の目詰まりはピークに達し、大手塗料メーカーによる出荷制限や受注停止へと発展し、車体整備業界の現場には主にシンナーの供給不足と価格高騰という形で影響が直撃した。

局面が転換し始めたのは6月。2日に日本政府は石油化学メーカーの余剰ナフサなどを融通し生産量を確保する特例措置を閣議了解。さらに18日、米・イラン間でホルムズ海峡の通行回復に向けた暫定和平合意が締結された。

翌19日には、BtoB物流網を活用したシンナー直接販売スキームが発表され、23日には経産省・国交省が連名でガイドラインを公表するとともに、政府によるシンナーの直販が開始された。しかしながら、車体整備業界で用いるウレタン樹脂塗料用シンナーは対象外であった。

7月に入り、米・イラン間の暫定和平合意は維持されているものの、攻撃と停戦を繰り返し、いまだ予断を許さない状況が続く。塗料やシンナーに関しては、塗料メーカーによる出荷制限や受注停止などの規制はほぼ解消されたが、直近1～2ヵ月先の原材料は

確保できても、その先の調達は見通しが立たない状況にあり、完全に問題が解決したわけではない。不測の地政学的リスクに対してどう対処すべきかが課題として露呈した。

## 一時的に需給バランスが崩れるも安定化へ前進 一方で価格は急騰し コスト増のリスクが顕在化

では、この間に塗料・シンナーの需給バランスはどのような推移を見せていたのか？ 日本塗料工業会が公表する経済産業省調べの「塗料生産・販売（出荷）・在庫数量及び平均単価表」からウレタン樹脂系塗料とシンナーのデータを抽出。2025年10月～2026年5月までの生産及び販売量、販売金額を**グラフ1**にまとめた。

2025年10月～2026年2月まで市場は静穏だった。シンナーの月間生産量は3万トン前後、販売量は3万～3万2,000トン台で推移。車体整備の現場で主に使われるウレタン樹脂系塗料も、月間生産量が約8,000トン、販売量7,000～9,000トン程度と需給バランスは概ね均衡していた。

しかし、2月末の米・イスラエルによるイラン攻撃と3月初頭のホルムズ海峡の事実上の封鎖がこの平静を打ち破る。3月、先行き不安から市場にパニック買いの仮需要が殺到。シンナーの販売数量は前年比115.5%の3万6,682トンへと急増し、ウレタン樹脂系塗料も前年比110.6%の9,587トン

## 国土交通省

# 自動車整備現場で業務停滞を防ぐことを最優先事項とし、実態把握と課題解消を推進



物流・自動車局 自動車整備課  
多田 善隆 課長

中東情勢を受けたエンジンオイルやシンナーなどの供給状況に対する認識と「流通の目詰まり」解消に向けた取り組みについて、国土交通省 物流・自動車局 自動車整備課の多田善隆課長（取材時点）に話を聞いた。

——昨今の中東情勢に伴う原油価格の高騰や供給の不安定化が、自動車整備業界にどのような影響を及ぼしているかと認識しているか

まず大前提として、自動車整備業界は自動車の安全を守るために極めて重要な役割を担っている。したがって、資材の不足などによってその重要な業務が停滞するような事態は、絶対にあってはならないという強い認識を持っている。しかしながら指摘の通り、中東情勢の悪化に伴う原油の供給不足を起因として、整備工場の現場においてエンジンオイルやシンナーなどの必須資材の入手が困難になっているという声が上がっていることは、国土交通省としても重く受け止め、実態の把握に努めてきた。

——資材の需給バランスは、中東情勢の悪化を受けてどのように変化したとらえているか

マクロな視点、つまり日本全体で見れば、必要とされる石油製品の絶対量は確保されている状況にある。問題は、末端への流通網で起きていると認識している。

本年の3月下旬ごろから、将来的な供給に対する不安感が業界内で高まった。その結果、需要家である自動車整備事業者や中間流通事業者などで、品不足に備えて対前年比で多めに資材を発注する動きが見られた。こうした不

安に基づく「多めの発注」がサプライチェーン全体で積み重なった結果、局地的に需要が供給を上回り、本当に必要なところへ資材が円滑に流れていかない、いわゆる「流通の目詰まり」が発生した。

——国交省が開設した「情報提供窓口」には、自動車整備の現場からどのような声が寄せられているのか

4月に窓口を設置して以降、6月中旬までに450件ほどの相談が寄せられた。具体的な内容としては、「サプライヤーからの供給制限を受けている」、「供給自体が停止しており、今後の入荷のめどがまったく立たないと言われた」、「この状況がこれ以上長引けば、ユーザーからの整備依頼を断らざるを得なくなる」といった、事業継続に関わる強い危機感を伴う声などだ。

品目ごとに相談件数を確認すると、4月上・中旬ごろはシンナー類に関する供給不安の声がピークに達したが、現在は減少傾向にある。一方、エンジンオイルに関しては5月下旬に相談件数がピークを迎え、6月に入ってから落ち着きを見せたという状況である。

——現場からの声に対し、国交省はどのような対応策を講じているのか

相談件数はピーク時より減少傾向にあるものの、現場で実際に資材調達に困窮している事業者が存在している事

実に変わりではなく、引き続き気を引き締めて対応に当たっている。

具体的には、窓口へ情報を提供していただいた事業者、本省や地方運輸局の職員が直接1本1本電話をかけ、詳細な状況をヒアリングしている。どの誰からどのような説明を受けたのかを確認した上で、サプライチェーンをさかのぼって供給の偏りや流通の目詰まりの解消を図っている。通常業務と並行した対応ではあるが、本件を最優先課題として全力を注いでいる。

——それらの対応による成果を教えてください

地道なヒアリングの結果として、6月中旬時点で30件程度の目詰まりが解消され、必要な資材が整備工場に届くようになったという実績を得ている。

また6月から、経済産業省との連携によりエンジンオイルとシンナーに対する「直販スキーム」の運用を開始した。これは、通常の流通網の目詰まりを回避するため、各メーカーから直接、必要な整備工場や塗装事業者へ販売・供給する仕組みである。なお、シンナーについては、ミネラルスピリットを主成分とした溶剤であり、自補修用塗料に使用されているシンナーとは異なる点に留意していただきたい。

情報提供窓口を1つのツールとして活用し、このスキームを円滑に運用することで、現場へのさらなる安心感の醸成につなげていきたいと考えている。